

40.000 Kilometer Südamerika



# 40.000 Kilometer Südamerika

Mit dem Motorrad quer durch den Kontinent

Mein Tagebuch

Karl Spiegel

Originalausgabe (2018)

5. Auflage 2024

Autor: Karl Spiegel

© Karl Spiegel

[www.mototrotter.de](http://www.mototrotter.de)

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere des öffentlichen Vortrags, auch einzelner Teile. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (durch Fotografie, Mikrofilm, Digitalisierung oder andere, auch zukünftige Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Autors reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Umschlaggestaltung: © Karl Spiegel

Bildnachweis:

© Karl Spiegel (Bildtafeln 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 unten, 9 unten, 10)  
Kleine Umschlagbilder Rückseite

© Marcus Ehren (Bildtafel 8 oben, 9 oben)  
Umschlagbild

Lektorat: Thomas Kuphal

ISBN: 978-9-46367-518-5

**Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek**

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

## **Was mache ich hier?**

Grübelnd sitze ich auf einem alten klapprigen Stuhl, in einem kleinen Zimmer. Am Dreiländereck Brasilien, Bolivien und Peru, schaue ich durch ein löchriges Fliegengitter in einen staubigen Innenhof. Eine nackte Glühbirne baumelt gelangweilt von der Decke. Ein Kühlschrank, der nicht geht, eine Tür, die nicht richtig schließt, erheitern auch nicht gerade mein Gemüt. Aber einen alten Fernseher mit zwei Programmen gibt es immerhin. Etwas zu essen und zu trinken habe ich mir aus einem Laden um die Ecke geholt, denn das einzige Restaurant im Ort hat abends geschlossen.

Wie schön wäre es jetzt, die Beine auf meinem Sofa zuhause ausstrecken zu können. Hatte ich mir so meine Südamerikareise vorgestellt? Vor der Abreise hätte ich mit einem klaren Nein geantwortet. Doch inzwischen sind viele Monate vergangen und ich habe gelernt, dankbar zu sein für ein Lächeln, einen Händedruck und die viele Freundlichkeit, die mir entgegengebracht wird. Ich habe gelernt dankbar zu sein für noch so kleine Kleinigkeiten. Und genau dies ist es, was mich glücklich macht, inmitten im Nirgendwo.

<i>An Bord</i>	10
<i>Uruguay</i>	30
<i>Argentinien</i>	33
<i>Paraguay</i>	38
<i>Brasilien</i>	42
<i>Guyana</i>	53
<i>Suriname</i>	62
<i>Französisch Guayana</i>	69
<i>Wieder zurück in Brasilien</i>	82
<i>Peru</i>	97
<i>Ecuador</i>	124
<i>Galapagos</i>	133
<i>Zurück in Peru</i>	141
<i>Bolivien</i>	169
<i>Kurs Süd in Argentinien</i>	178
<i>Chile</i>	185
<i>Carretera Austral</i>	200
<i>Auf nach Ushuaia</i>	213
<i>Kurs Nord</i>	216
<i>Zum letzten Mal Chile</i>	222
<i>Osterinsel</i>	232



## **Es fühlt sich gut an**

27. Mai.

Fast hätte ich vergessen, den Tachostand bei der Abfahrt zu notieren. Ich trage sorgfältig »4.240 Kilometer« in mein kleines Notizbuch ein. Es ist lausig kalt, gerade einmal acht Grad und auf der ganzen Strecke zeigt das Thermometer nur ein einziges Mal 13 Grad an. Dazu nur wenige Minuten Sonne. Aber die Sonne ist im Herzen und der Start zu diesem Abenteuer Südamerika fühlt sich gut an, richtig gut. Natürlich kommen mir Gedanken über meine Entscheidung. Natürlich kommen Gedanken, einfach umzudrehen und ganz entspannt zu Hause die Tage und Monate zu verbringen. Immer und immer wieder frage ich mich, ob ich jetzt nicht lieber entspannt auf meinem Sofa sitzen sollte. Schön gemütlich in der vertrauten Umgebung. Ich fühle mich aufgewühlt, vielleicht auch noch ein wenig zögernd, doch nur ein ganz klein wenig. Und wenn ich in mich hineinhöre, dann sagt meine innere Stimme: nicht Sofa, sondern Südamerika!

28. Mai.

Der Tag begrüßt mich mit herrlichem Sonnenschein und auch das opulente Frühstück lässt die Lebensgeister stark für den Tag werden. Wohlgestimmt mache ich mich auf den Weg nach Norden. Um auf dem ersten Teilstück etwas schneller voranzukommen, nehme ich nochmals die Autobahn. Kurz hinter Magdeburg habe ich genug vom ewigen geradeaus fahren und versuche direkt an die Elbe zu kommen. Gar nicht so einfach. Meist führt die Straße ein gutes Stück davon entfernt entlang. Laut meinem Navi ist die Gegend nur etwa sieben Meter hoch. Spontan kommt mir der Gedanke, dass all dieses Land überschwemmt sein wird, wenn die Erderwärmung zu einem Anstieg des



Meeresspiegels führt. Nun regnet es wie aus Kübeln und es wird merklich kälter. Waren es vorher noch angenehme 18 Grad, sinkt die Temperatur nun auf nur noch neun Grad. Doch gut ausgestattet sitze ich im Trockenen. Kein einziger Regentropfen verirrt sich zu mir unter die Jacke. Spontan ändere ich meinen Plan und fahre direkt nach Hamburg weiter in mein Hostel. Mollig warm, mit schönem Blick in einen Blumengarten endet mein Tag.

29. Mai bis 7. Juni.

Warten, warten, warten heißt es, denn nach Auskunft meiner Reiseagentur hat der Frachter noch einmal zwei Tage mehr Verspätung. Zum Glück ist meine Freundin Bärbel gekommen und so kann ich gemütlich mit Bärbel Hamburg genießen. Doch Bärbel muss wieder zurück an den Bodensee. Ich muss `einfach` ein wenig Demut üben und hoffen, dass am Montag, 8. Juni der Frachter, die »Grande Togo«, auch wirklich am Pier festmacht. Mal sehen und Daumen drücken, rede ich mir ein. Zum Vertreiben der Zeit toure ich mit dem Motorrad durchs Alte Land, schaue auf ein Fischbrötchen in Cuxhaven vorbei, verbringe zwei Nächte in Buxtehude, eine Nacht in Finkenwerder und zwei Nächte wieder in Hamburg.

8. Juni.

Wann endlich bewegt sich die kleine Schiffsmarkierung? Und, ja, ja sie bewegt sich. Die »Grande Togo« hat Kurs auf Hamburg genommen. Ich lasse mir die ungefähre Ankunftszeit berechnen. Mit einem Mal steigt mein Puls, es kribbelt im Bauch, ein Gefühl der Aufgeregtheit stellt sich ein. Und ich dachte schon, ich könnte dies nun emotionslos an mir vorbeigehen lassen. Es ist ein schönes Gefühl, aufgeregt zu sein. Am Strand von Blankenese sehe ich meinen Frachter zum ersten Mal. Ein gelb weiß

gestrichenes Schiff, wahrlich nicht schön, aber gewaltig in den Ausmaßen. Über 210 Meter lang und 36 Meter breit. Ich steige wieder aufs Motorrad, damit ich das Anlegemanöver im Hamburger Hafen mitbekomme. Ziemlich zügig versuche ich entlang der Elbchaussee noch vor dem Schiff dort zu sein. Gerade mal fünf Minuten hole ich heraus. Den Verkehr um diese Zeit hatte ich völlig unterschätzt. Was für ein Anblick, als dieser Koloss von zwei Schleppern gewendet wird. Ich kann mich von diesem Blick kaum losreißen. Doch mein Magen knurrt schon seit Stunden, immer öfter und immer lauter. Na gut, sage ich mir und beschließe nach diesem Tag gemütlich und gut essen zu gehen. Und was liegt dabei für mich näher, als mich einem prächtigen Bratkartoffelessen mit Matjes hinzugeben. Dass ich in der Euphorie gleich einen halben Liter Rotwein und einen Ouzo bestelle, merke ich erst am nicht mehr ganz sicher wirkenden Gang, als ich zurück ins Hostel gehe.

## **An Bord**

9. Juni. 1. Bordtag.

Mich reißt es schon um sechs Uhr morgens aus dem Bett. Jedoch erst um zehn Uhr soll ich am Eingang zum Oswaldkai sein. Dort führt mein Gang erst einmal zur Hafenkommantantur, heute Security-Check-Station genannt. Beide Mitarbeiter sind sehr zuvorkommend, kennen sich aus und rufen gleich den Hafenagenten der Reederei Grimaldi an. Nun heißt es wieder warten, warten darauf, dass der Lademeister mir ein Zeichen gibt, aufs Schiff zu fahren. Fast verpasse ich das Signal zur Einfahrt. Es geht los. Ich schwinge mich auf meine BMW und fahre langsam und sorgfältig die Rampe zum Schiff hinauf. Gleich rechts, im riesigen Schiffsbauch, darf ich mein Motorrad abstellen. Ein guter Platz, ist dieser doch ganz in der Nähe des einzigen Aufzugs des Schiffes. Festmachen

kann ich das Motorrad nur auf einer Seite. Und in der Tat, nach der anderen Seite umfallen kann die Maschine nun wirklich nicht, da dort Pfosten sind. Pünktlich um 12 Uhr gibt es den ersten »Captain's Lunch«: Pasta mit Antipasti gemischt, Thunfischsteak, Rindfleischscheiben mit Salat, sehr geschmackvolles Olivenöl, Brot, Kiwi zum Nachtsch und natürlich Espresso. Rotwein gibt es nur für Passagiere, an Bord gilt sonst ein striktes Alkoholverbot. Und der Rotwein steht unter Verschluss. Nur der Kapitän hat Zugang zum Alkoholschrank. Um 18 Uhr wird das Abendessen serviert. Aber dieses Mal ist niemand von den Offizieren mit am Tisch. Warum, merke ich erst, als ich ein leichtes Schwanken verspüre. Ich gehe sofort an Deck. Wir legen ab. Ich erlebe eine kitschig schöne Ausfahrt aus dem Hamburger Hafen, hinein in den Sonnenuntergang auf der Elbe.

10. Juni. 2. Bordtag.

Um acht Uhr morgens wird das Frühstück serviert. Den Kaffee darf ich an der Siebträger-Kaffeemaschine selbst machen. Oh oh, der erste Kaffee ist mir sehr stark geraten. In Sekunden bin ich auf Touren. Es gibt fast alles, Brötchen, Honig, Marmelade, Schinken, Säfte, Wasser, Kekse, Streichkäse und -ungewohnt- Zwiebelkuchen. Auch wenn dieser noch so lecker riecht, lasse ich es für heute und verschiebe das Probieren auf morgen. Überhaupt muss ich mir unbedingt ein Konzept zur Beibehaltung des Körpergewichts einfallen lassen. Ich habe ja schließlich im Laufe der letzten fünf Monate - als Vorbereitung auf meine Reise - über 10 Kilo abgenommen und diese Kilos möchte ich nicht wieder „zurückgewinnen“. Doch ab 11 Uhr duftet es verführerisch aus der Küche. Ich kann nicht widerstehen und frage den Koch, ob ich mich ein wenig umsehen darf. Gleich bittet er mich herein und erzählt mir, dass er Salvatore heißt, aus Neapel stammt und ein Freund der bodenständigen Hausmannskost ist. Und er zeigt mir

stolz seine eingelegten Fischfilets, die es heute Abend geben soll. Er hat diese seit zwei Tagen in einer selbstgemachten Marinade eingelegt. Olivenöl, etwas Salz, Rosmarinzweige und einen Schuss weißen Balsamico hat er dazu angerichtet. Andea, der Stewart, hat mir zum Mittagessen wieder eine kleine Rotweinflasche hingestellt. Aber irgendwie komme ich mir komisch vor, vor all den Offizieren, der Mannschaft, diesen zu trinken, während sie eben diesen nicht trinken dürfen. Und wer weiß, wie gerne Italiener ihren Rotwein trinken, kann sicherlich mitfühlen, dass das Trinken desselben vor deren Augen nicht wirklich mitfühlend wäre.

### 11. Juni. 3. Bordtag

Nichts Aufregendes gibt es heute zu berichten. Die Mannschaft und die Offiziere diskutieren immer wieder über mangelnde Sicherheit in den brasilianischen Städten. Der Kapitän berichtet, dass ein Mitglied seiner Mannschaft mit vorgehaltener Pistole zur Herausgabe des Bargelds gezwungen wurde. Ich komme ins Grübeln und studiere in meiner Kabine stundenlang die Landkarte von Brasilien, um eine alternative Route zu finden, die mich etwas sicherer durch das riesige Land führt.

### 12. Juni. 4. Bordtag.

Die „faule“ Zeit ist vorbei. Die Stunden, die Tage, einfach an sich vorbeiziehen zu lassen- das ist vorbei. Ganz bewusst mache ich heute eine volle Yoga-Meditationseinheit. Und ich nehme zum ersten Mal meine Portugiesisch Lehrbücher in die Hand. Dies ist, angesichts der Tatsache, dass ich für über fünf Wochen kreuz und quer durch Brasilien fahre, auch notwendig. Es ist unglaublich, wie schnell die Stunden vergehen. Kaum habe ich mittags gegessen, ist es schon wieder Abendessenzeit. Unser Koch

meint es viel zu gut mit uns. Die Offiziere nehmen nur noch winzige Portionen oder lassen gleich einen ganzen Gang aus. Gemütlich mache ich es mir auf der Brücke und schaue hinaus auf die schiere Unendlichkeit der Wasserfläche. Plötzlich stupst mich der Vollmatrose an und zeigt mir, ich kann es gerade noch erkennen, eine Wasserfontäne voraus. Und tatsächlich, nun sehe ich es auch: die Fontänen von Walen. Doch näher trauen sich die großen Meeresbewohner nicht an unseren Frachter heran. Doch was ist das? Links und rechts des Schiffes tauchen, wie aus dem Nichts, Delphine auf. Sie spielen mit den Wellen, springen mehrere Meter weit aus dem Wasser und begleiten uns über viele Meilen. Die 16 Knoten oder rund 25 km/h Geschwindigkeit des Frachters sind für diese pfeilschnellen Meeresgeschöpfe keine große Herausforderung. Als sich die Sonne auf der rechten Seite zeigt, leuchtet links des Schiffes ein schillernder Regenbogen auf. Gleich darauf sind es sogar deren zwei. Es ist, als würde der Bogen auf der einen Seite ins Meer eintauchen um danach hunderte Meter entfernt leuchtend aus der Tiefe des Meeres aufzutauchen. Sagt man nicht, dass jetzt, in diesem Moment viele liebe Menschen an einen denken? Schöner kann so ein Tag auf See doch gar nicht enden.

13. Juni. 5. Bordtag.

Wieder erstaunlich, es ist schon wieder kurz vor 18 Uhr. So schnell kann ein Tag vorbeigehen. Ganz ohne irgendwelche Aktionen und Tätigkeiten. Das stundenlange Hinausschauen aufs Meer wird mir nie langweilig. Und wie zur Belohnung zeigen sich vor dem Schiff mehrere Fontänen, die von Walen stammen. Durch das Fernglas kann ich gut ein halbes Dutzend zählen. Wie Wesen aus einer anderen Welt ziehen sie vorbei.

#### 14. Juni. 6. Bordtag.

Laut Kapitän passieren wir morgen, im Laufe des Montags, die Kanarischen Inseln. Und dort, darauf freut er sich sichtlich schon, haben wir für kurze Zeit wieder ein starkes Handysignal, um ganz normal telefonieren zu können. Heute ist die See azurblau und die Sicht reicht bis an den Horizont. Vereinzelt kreuzen andere Handelsschiffe unseren Kurs. Und auch kleine Delphinfamilien spielen mit der Bugwelle unseres Schiffes. Mittlerweile ist es fast 18 Uhr geworden und ich kann mich auf ein bodenständig neapolitanisches Abendessen freuen. Die Speisekarte liest sich vielversprechend: Minestra di Lenticchie, Cordon bleu, Formaggio, Frutta e Gelato. Bon appetito kann ich da nur zu mir sagen. Und auch der sonst irgendwie mit dem Essen nicht immer zufriedene 3. Offizier taut, angesichts der riesigen Menge an Pistazieneis, genauso schnell auf wie die fünf Kugeln in seinem Glasbecher.

#### 15. Juni. 7. Bordtag.

Heute ist kein normaler Tag auf See. Es ist der Tag der 37 glücklichen Menschen. Schon kurz nach acht Uhr morgens schaut jeder- ob Passagier, Offizier oder Mannschaft – alle paar Minuten auf sein Handy. Wir nähern uns der Kanareninsel Gran Canaria, die wir im Abstand von etwas mehr als 15 Kilometer Entfernung passieren. Unser Koch, obwohl es in den Töpfen munter köchelt, in den Pfannen brutzelt, steht an der Reling und palavert voller Emotionen in einem italienischen Dialekt, aus dem ich ganz und gar nichts heraushören kann. Wahrscheinlich Neapolitanisch pur. Der 3. Offizier schreitet mit einem Lächeln im Gesicht aufgeregt die Kommandobrücke auf und ab und ich höre vielmals »Auguri, Auguri« und »Buon compleanno«. Bei meinem Vollmatrosen sehe ich,

während er telefoniert, das Bild seiner Familie auf dem Display aufleuchten und genauso strahlend leuchtet auch sein Gesicht. Wie er mir später erzählt, hat er diese seit neun Monaten nicht mehr gesehen. Gerade bei unseren philippinischen Besatzungsmitgliedern ist die große Freude nicht zu übersehen. Und auch ich bin glücklich, als ich endlich wieder mit Zuhause telefonieren kann. Und das eine oder andere Tränchen läuft auch mir die Wangen hinunter. Doch kurz darauf endet der Empfang. Und so gehen die Stunden dahin, die Silhouette von Gran Canaria ist längst im Dunst verschwunden. Ein wenig muss ich den Tag doch noch umtaufen. Es ist der Tag der »37 minus 1« glücklichen Menschen. Unser Kapitän hat sich offensichtlich aus der Gruppe verabschiedet. Es muss wohl mit seinen Telefonaten nicht so gelaufen sein, wie er sich das vorgestellt hat, denn er schreitet missmutig, wort- und grußlos durch die Gänge und lässt durch seinen 1. Offizier ausrichten, dass, bis auf Weiteres, keine Passagiere mehr auf die Brücke dürfen. Wieso und warum konnte auch der Erste Offizier nicht beantworten, der über diese neue Anweisung auch überrascht ist.

16. Juni. 8. Bordtag.

Das Schiff schwankt heute deutlich quer zur Fahrtrichtung. Der Wind hat auf acht Beaufort Windstärken aufgefrischt. Das Schiff rollt, auch in Ermangelung von Stabilisatoren, permanent von links nach rechts und zurück. Ich gewöhne mich jedoch recht schnell daran. Wird es Abend an Bord und die Mannschaft hat sich in ihre Kabinen zurückgezogen, so hört man die unterschiedlichsten Klänge aus den Kabinen. Ziemlich lauter und moderner Sound aus den Kabinen der jüngeren Philippinen, im Gegensatz dazu die fast schon volksliedartige Musik der älteren Philippinos. Und aus einer Kabine dringt leise herzerfrischender, italienischer

Schlager vergangener Tage. Kein Wunder, ist es doch die Kabine des italienischen Kochs. Und zu guter Letzt gibt es noch die rumänische Volksmusikvariante des einzigen rumänischen Besatzungsmitglieds. So nimmt wohl jeder ein Stück Heimat mit auf das Schiff.

17. Juni. 9. Bordtag.

Mittlerweile habe ich den Fitnessraum entdeckt. Ich werde jetzt mal den Lauftrainer in Betrieb nehmen, denke ich mir. Es funktioniert technisch gesehen alles tadellos, der Versuch von mir, etwas in verschärftem Tempo zu laufen, scheitert jedoch schnell. Dadurch, dass ich in diesem Raum kein Gefühl für die Schwankungen des Schiffes habe, laufe ich bergauf und bergab ohne dies jedoch irgendwie zu erfassen. Mit leicht schummrigen Gefühl im Kopf lasse ich es nach 500 Metern auf dem Band gut sein. Diese Strecke kann ich ja viel besser auf dem Oberdeck, mit seiner Länge von 90 Metern, ablaufen. Mit Salvatore, unserem Schiffskoch, unterhalte ich mich am Nachmittag über Gott und die Welt, teils auf Italienisch, teils auf Englisch. Ein lustiges Kauderwelsch, aber es macht Spaß. Dabei erfahre ich auch, dass wir am Samstag den Äquator passieren und es dazu auf dem Oberdeck ein Grillfest geben wird. Aber was noch viel besser ist, es wird »Dolce«, eine süße Nachspeise, geben, ein nach seiner eigenen Phantasie kreierte frisches Tiramisu. Mit leuchtenden Augen erzählt er mir, wie er dieses herstellt und vor allem, dass er kaum Biskuit nimmt, dafür vorher in Honig karamellierte Birnen unterrührt.

18. Juni. 10. Bordtag.

Das Wort Alltag bekommt an Bord eine ganz besondere Bedeutung-oder besser noch- es wird auf seinen ursprünglichen Gehalt zurückgeführt: Alle Tage der stets



gleiche Ablauf, der gleiche Rhythmus. Und doch, es wird mir etwas Neues geboten. Es sind dies die Flugexperimente der fliegenden Fische. In der Tat, es sind Fische, die große, seitliche Flossen besitzen, die sie nicht nur wie Flügel benutzen können, sondern mit denen sie auch richtige Flatterbewegungen machen. Offensichtlich haben sie Angst vor unserem Schiff, es muss, obwohl ungefährlich, sie dazu im wahrsten Sinne des Wortes, beflügeln, ihre beachtlichen Flugkünste zu zeigen. Bis zu mehreren hundert Metern flattern diese etwa sardinen-großen Geschöpfe nur wenige Zentimeter über der Oberfläche des Wassers dahin, ohne dieses jedoch zu berühren.

19. Juni. 11. Bordtag.

Bücher lesen ist etwas, was sich auf so einer Reise vortrefflich machen lässt. Ich hatte, einer gewissen Vorahnung folgend, vorgesorgt und auf mein E-Book allerlei Romane von Jules Verne und Alexandre Dumas hochgeladen. In den ersten Tagen habe ich die uralten Erzählungen von Jules Verne, auch die weltbekannten Geschichten »In 80 Tagen um die Welt« oder »Die Reise zum Mittelpunkt der Erde« gelesen. Am Abend gibt es noch eine Überraschung, die Anlege- und Abfahrtzeiten unseres Frachtschiffes haben sich nochmal grundlegend geändert und es ist noch ein weiterer Hafen dazu gekommen.

20. Juni. 12. Bordtag.

Die Schiffssirene stimmt einen ohrenbetäubenden Lärm an, einen zehn Sekunden dauernden Dauerton. Das Signal dazu, dass wir gerade den Äquator, eine imaginäre Linie, die die Weltkugel in Nord und Süd teilt, überqueren. Nun befinden wir uns in der südlichen Hemisphäre, in südlichen Breiten. Im ganzen Schiff riecht es nach

verbranntem Holz. Seit den frühen Morgenstunden wird der große Blechgrill mit Holzbalken angeheizt. Da stößt mich Salvatore, unser Koch, von der Seite an und bedeutet mir, ich solle doch mal in die Küche kommen. Voller Stolz öffnet er die große Backröhre seines Ofens. Darin brutzelt, so sagt er, nun schon seit vielen Stunden ein Spanferkel vor sich hin. Ihm würde die Variante viel besser schmecken, da er sich hier mit Gewürzen und Kräutern austoben kann. Auf dem Oberdeck ist die Hölle los: Neptun, der römische Gott des Meeres, ist in Form des 1. Offiziers wieder auferstanden und adelt die beiden Seekadetten mit seinem Dreizack. Ganz in ein weißes Laken gehüllt, eine Perücke aus Schiffsleinen und eine papierene Krone auf dem Kopf, macht er seine Rolle gut. Ob die beiden Auszubildenden, die Kadetten, es auch so witzig finden oder nur gute Miene zum bösen Spiel machen, kann ich nicht so richtig deuten. Jedenfalls geht es den beiden ordentlich an ihre Haartracht. Mit einem Langhaarschneider fallen links und rechts des Kopfes büschelweise die Haare. Da sie bisher während ihrer Ausbildung noch nie den Äquator überquert haben, gehört dies zum uralten Ritual auf See. Jetzt, so sagt mir der Erste Offizier, jetzt erst, sind sie richtige Seeleute. Am Abend sitze ich mitten im Südatlantik auf dem hell erleuchteten Oberdeck an einer reichlich gedeckten Tafel und lasse es mir, zusammen mit der Besatzung, gut gehen. Es gibt neben Spanferkeln noch jede Menge Hühnerschenkel, knusprige Schweinesteaks, Pommes Frites und -wie könnte es anders sein- auf einem italienischen Schiff- einen riesigen Topf mit köstlichen Spaghetti. Nur Gemüse und Salat suche ich vergebens.

21. Juni. 13. Bordtag.

An Deck erfreut der strahlende Sonnenschein, der die Bugwelle des Schiffes aquamarinblau erstrahlen lässt. Seit Tagen habe ich kein weiteres Schiff mehr gesehen, auch

die fliegenden Fische sind heute nicht am Fliegen und für Seevögel sind wir wohl zu weit draußen auf See. Laut Navigationsgerät fahren wir etwa 200 Kilometer vor der brasilianischen Küstenstadt Natal. Noch zweieinhalb Tage bis zum ersten Hafen in der Stadt Vitória und leider auch noch zweieinhalb Tage bis ich wieder Handyempfang habe. An Deck bläst es mich schier um, so stark hat der Wind aufgefrischt. Aber dass das Schiff merklich schwankt und rollt, merke ich erst jetzt. Nach so vielen Tagen auf See habe ich mich an die Schiffsbewegungen gewöhnt und nehme sie gar nicht mehr bewusst wahr.

22. Juni. 14. Bordtag.

Außer, dass die See heute noch etwas rauer ist und dadurch auch das Schiff mehr wankt, gibt es nichts zu berichten. Auch gut.

23. Juni. 15. Bordtag.

Wieder wurde die Borduhr um eine Stunde zurückgestellt. Nun habe ich gegenüber zuhause fünf Stunden Zeitunterschied. Irgendwie kommt mir dies ein wenig zu viel vor, ging doch gestern, als der Unterschied noch bei vier Stunden lag, die Sonne schon um 17.30 Uhr unter und um kurz nach sechs Uhr war es schon stockfinstere Nacht. Allerdings bin ich ja auf der Südhalbkugel und hier sind die Jahreszeiten schließlich umgekehrt zu den unsrigen. Ende Juni entspricht unserem Ende Dezember. Von der brasilianischen Küste kann ich, trotz schönstem Wetter, nichts erkennen. Und doch können wir wohl nicht allzu weit davon entfernt sein. Acht bis zehn Fregattvögel fliegen neben unserem Schiff her. Minutenlang schießen sie mit hoher Geschwindigkeit ohne den geringsten Flügelschlag die Backbordseite entlang.

24. Juni. 16. Bordtag.

Bereits kurz nach sechs Uhr morgens bin ich an Deck. Die Stadt Vitória liegt nur noch wenige Kilometer vor uns. Die Hafenkranne sind bereits gut zu erkennen. Rund um uns liegen über 20 Schiffe vor Anker. Ein prächtiger Anblick. Als unser Frachter, mit nur leicht verminderter Fahrt, allerdings am Hafen vorbeifährt, ahne ich, dass unsere Ankunftszeit sich wohl verzögern wird. Nach einer Wende um 180° schöpfe ich neue Hoffnung endlich in den Hafen kommen zu können. Doch als der Steuermann das Schiff in den Wind dreht, verdichtet sich die Gewissheit: Wir liegen auf Reede. Gerade will ich mich gemütlich zu einem kleinen Mittagsschlaf hinlegen, als ein starker Ruck durch das Schiff geht. Offensichtlich ist die Hauptmaschine wieder angesprungen. Und tatsächlich, wir verlassen unseren Ankerplatz und nehmen Kurs auf den Hafen von Vitória. Vorbei am schneeweißen Strand, vorbei an den Hochhäusern, die sich in der ersten Reihe am Meer kilometerlang hinstrecken. Offensichtlich ist für uns kein Außenkai vorgesehen, denn wir steuern in ein kleines Flussdelta, einem Fjord nicht unähnlich. Etwa zwei Kilometer zieht sich dieser Naturhafen ins Landesinnere. Waren es anfangs die Hochhäuser, dann die Häuser der oberen Mittelschicht, werden die Behausungen nun ärmlicher und verwahrloster. Kurios, in all diesen verschiedenen Grautönen erscheint die in der Stadt zu sehende Kirche fast unwirklich, erstrahlt diese doch mit ihren beiden Kirchtürmen in einem makellosen, strahlenden Weiß. Die Rampe des Schiffes wird herabgelassen. Was jetzt folgt ist Chaos pur. 30, 40 Hafearbeiter strömen unter lautem Palaver an Bord. Viele, sehr viele, sogenannte »Wichtige« fuchteln mit Papieren und Handys wild gestikulierend durcheinander. Der Erste Offizier versucht ein wenig Ordnung in dieses durcheinander zu bringen. Trotzdem ist die Bahn frei für das Chaos. Während ganze Heerscharen zu den Neuwagen

rennen, fahren riesige Gabelstapler die Großpaletten von Bord. Doch da die Hafenmannschaften einfach nicht auf die -vom 1. Offizier vorgegebene- Ausladereihenfolge hören wollen, gibt es erstmal Bruch. Eine große Holzkiste wird an der Decke zu Deck 4 festgefahren. Aber anstatt, wie geplant, abzuwarten bis die Neuwagen von diesem Deck hinausgefahren sind und das Deck nach oben gezogen wird, wird mit der Gewalt des Gabelstaplers gezogen, was das Zeug hält. Es kracht, es kratzt, es kreischt. Die Ladung kommt zwar frei, aber die Schäden an der Decke zu Deck 4 sind nicht übersehen. Die Auslademannschaft der Neuwagen lässt es ebenfalls ordentlich »krachen«. Nicht, das etwas zu Bruch geht, die Geschwindigkeiten beim Ausfahren aus dem Schiff sind allerdings Rallye verdächtig.

25. Juni. 17. Bordtag.

Um die Mittagszeit liegen wir noch am Kai in Vitória. Das Ein- und Ausladen ist seit rund einer Stunde erledigt. Die bordeigenen, riesigen Gabelstapler sind bereits mit schweren Ketten gesichert. Um 16 Uhr heißt es »Leinen los« Sanft setzt sich der Koloss in Bewegung. Langsam gleitet das Schiff durch die enge Hafenausfahrt. Der große Felsen auf Höhe des alten Forts ist zum Greifen nah. Wir nähern uns der den Naturhafen überspannenden Brücke. Es ist zwar nicht gerade Millimeterarbeit, aber zwischen unseren Antennenmasten und der Unterkante der Brücke bleiben bei der Durchfahrt gerade einmal zwei Meter.

26. Juni. 18. Bordtag.

Wir liegen vor Rio de Janeiro. Den berühmten Zuckerhut, das Wahrzeichen der Stadt und die riesige Christusstatue auf dem Berg Córcovada kann ich mit bloßem Auge erkennen. Jetzt heißt es, sich wieder mal in Geduld zu

üben. Um 15 Uhr wird der Anker eingeholt und es geht mit rund 9 Knoten Richtung Hafen. Näher und näher kommt zur linken der Zuckerhut, der die südliche Hafeneinfahrt begrenzt. Im Hintergrund ist die riesige Christusstatue im Dunst der Stadt zu sehen. In der Ferne lässt sich der berühmte Strand von Copacabana erahnen. Er liegt um diese Zeit bereits im Schatten der Berge. Doch die vielen Wolkenkratzer und die vierspurige Küstenstraße kann ich erkennen. Weiter hinein in die Bucht führt der Kurs, an den Hügeln der Stadt sehe ich die Favelas, einen kunterbunten Häuserhaufen, der sich, teils in atemberaubenden Konstruktionen, eng an die steilen Hügelflanken schmiegt. Keine Straße, kein normaler Weg führt hindurch, nur ein Labyrinth aus Wegen und Treppen. Mittlerweile hat sich die Bergspitze des Corcovado in dichte Wolken gehüllt. Schade, denke ich, so sehe ich ja überhaupt nichts von der Stadt, wenn ich dort oben bin. Leider ziehen sich die Zollformalitäten bis weit nach Mitternacht hin. So muss ich meinen Besuch der Stadt wohl ein anderes Mal machen, denn um diese Zeit ist es viel zu gefährlich.

27. Juni. 19. Bordtag.

Es ist noch finstere Nacht, als wir um fünf Uhr in der Frühe die Bucht von Rio de Janeiro verlassen. Dunkel hebt sich der Zuckerhut vom durch die Stadt erhellten Himmel ab. Nur das Brummen des Schiffsdiesels ist zu dieser Zeit zu vernehmen. Wie, als wäre es eine Erscheinung, strahlt die grell erleuchtete Christusstatue auf dem Berg Corcovado magisch die Wolken rings um die Bergspitze an. Es ist, als würde die Aura der Figur plötzlich sichtbar. Mystisch und faszinierend zugleich. Wir werden heute leider nicht mehr im nächsten Hafen, in Santos, anlegen. Erst am nächsten Nachmittag ist ein Lotse frei, der für die Einfahrt in den Hafen vorgeschrieben ist. Und, da es Sonntag ist, wird dann auch nicht be- oder entladen.

28. Juni. 20. Bordtag.

Bis um 17 Uhr liegen wir an diesem Tag vor Anker, deutlich länger als ursprünglich geplant war. Romantischer könnte die Anfahrt auf den Hafen von Santos kaum sein, geht doch genau vor unserem Bug die Sonne hinter den Hügeln unter und verzaubert mit einem Farbgemisch der unterschiedlichsten Rot-, Orange- und Magentaöne den Himmel. Die Zollbehörde kommt an Bord. Doch für mich ist es fast schon ein Running Gag- »too late to town«, wie bereits in Vitoria und Rio. Die Abfahrt in Santos ist für morgen Abend geplant. Zeit genug, morgen in aller Ruhe in die Stadt zu fahren und nach einem Internetcafé zu suchen oder eine brasilianische SIM- Karte zu kaufen.

29. Juni. 21. Bordtag.

Morgens um sieben Uhr beginnt das Aus- und Einladen. Mit einer Fotokopie meines Passes ausgestattet, das Original muss an Bord bleiben, passiere ich die Hafenausgangskontrolle. Zwanzig Minuten gehe ich, halb im Schatten, halb in der Sonne, in Richtung Innenstadt. Staub, Dieselabgase und ohrenbetäubender Lärm begleiten mich. Ein wunderschönes altes Haus erregt meine Aufmerksamkeit. Es ist, wie sich herausstellt, der alte Bahnhof der ersten Eisenbahnlinie von São Paulo nach Santos aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Direkt gegenüber, in einem mit Kacheln verkleideten alten Kontorhaus liegt ein Museum, welches dem Fußballstar und Nationalhelden Pelé gewidmet ist. Es wurde erst am 15. Juni des Jahres eröffnet, hat aber heute, da Montag ist, leider geschlossen. Die sich anschließenden kleinen Straßen sind kopfsteingepflastert und werden durch alte, gusseiserne Straßenlampen flankiert. Die Häuserfassaden

versprühen den noblen Charme vergangener Tage. Weiter und weiter schlendere ich durch die Straßen vorbei an Häuser, die hauptsächlich aus den Jahren 1850 bis 1870 stammen, also zur Zeit des Kaffeebooms gebaut wurden. Erst gegen 20 Uhr abends bin ich wieder an Bord und doch wäre ich an diesem Ort noch viel länger geblieben, Hätte noch gerne mehr von den Menschen erfahren.

30. Juni. 22. Bordtag.

Das Besondere am heutigen Tag ist, dass es nichts Besonderes gibt. Zweieinhalb Seetage liegen vor mir. Der Kurs verläuft zwar entlang der brasilianischen Ostküste, jedoch sind wir von dieser über 100 Kilometer entfernt, so dass nicht einmal eine Silhouette zu erkennen ist. Fast wäre mir heute, zum ersten Mal, die Decke auf den Kopf gefallen- das trübe, kühle Wetter, kein Land in Sicht, fast drei Seetage vor mir und immer noch nicht in Montevideo. Dazu ist die Heizung der Kabinen ausgefallen. Aber nach einem Espresso kann ich über solche Gedanken nur noch lachen.

1. Juli. 23. Bordtag.

Es ist quasi der 1. Januar in südlichen Breiten. Es ist empfindlich kalt, starker Wind und dunkle Bewölkung kennzeichnen diesen Wintertag. Unsere philippinische Mannschaft läuft bereits mit hochgeschlossenem Overall, einige sogar mit Wollmütze, herum. Ich versuche- nach einem opulenten Abendessen- ein wenig Zeit auf dem Oberdeck zu verbringen. Es ist Vollmond und die Sterne glitzern vom Firmament herab. Doch so schön diese Szenerie auch sein mag, es ist eisig kalt, der Wind bläst heftig und ich finde kein windgeschütztes Plätzchen. Leicht fröstelnd ziehe ich mich in meine wieder warme Kabine zurück.